

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 854 de 2016

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

VÍCTOR ROSSI

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 7 de diciembre de 2016

(Sin corregir)

Preside:	Señor Representante Omar Lafluf.
Miembros:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Juan José Olaizola, Adrián Peña, Pablo Pérez González y Martín Tierno.
Asiste:	Señor Representante Constante Mendiondo.
Invitado:	Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas Víctor Rossi.
Secretaria:	Señora Doris Muñiz.
Prosecretaria:	Señora Viviana Calcagno.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi.

Agradecemos al señor ministro su buena voluntad de concurrir siempre que lo hemos convocado. Los temas por los que solicitamos su concurrencia tienen que ver con las obras que debe encarar el país, relacionadas con la inversión de UPM -queremos saber el avance que ha habido y si hay obras que estaban previstas que deberán ser pospuestas en función de las que se deberán realizar ahora-, con la situación de las licitaciones en las diferentes rutas del país -si bien ya lo hemos escuchado hablar en este sentido, nos gustaría que ampliara la información-, con el sistema logístico ferroviario -queremos saber sobre los ramales de la vía férrea previstos, y que se contesten algunas de las denuncias que hizo la Unión Ferroviaria aquí- y con el planteo que hizo el diputado Olaizola sobre el dragado del antepuerto y la situación del dragado del río Uruguay, en especial, referido al puerto de Fray Bentos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Efectivamente, a pesar de que no me llegó la lista de los puntos a considerar, tengo conocimiento de estos temas y de otros que se plantearon por las actas de las reuniones que me ha hecho llegar la Comisión, además de los asuntos que se comunicaron por la Secretaría de la Comisión a mi Secretaría.

Desde luego, como hemos dicho en otra oportunidad, la aspiración sería definir un tema por reunión, porque ello me permitiría venir acompañado por la persona que está directamente a cargo del área a considerar. El hecho de que haya venido aquí solo -con mucho gusto- a cumplir con la obligación que tengo de informar a esta Comisión responde a que no creo que sea conveniente parar tantas áreas del Ministerio como temas se puedan considerar.

En cuanto a las obras relacionadas con la inversión de UPM, creo que es uno de los aspectos importantes que tiene este desafío de que se concrete la nueva planta de celulosa en el país. No hay duda de los beneficios que traerá desde el punto de vista económico -y no solo desde el punto de vista económico-, que generará oportunidades de trabajo y activará determinadas áreas del país. Solo hacer un repaso de los distintos lugares del interior profundo del Uruguay que necesitarán desarrollar sus condiciones de servicios nos da idea de que será una contribución a la transformación del país.

Las obras que se deben realizar son una contrapartida importante y pesada porque exigen inversiones importantes; sumado a las necesidades que Uruguay ya había definido en materia de infraestructura para el período, nos obligan a dar un paso largo.

El que finalmente se confirme la construcción de la planta y que, por lo tanto, se puedan firmar los contratos correspondientes, no depende exclusivamente de las obras. Permanentemente se ha señalado esto como una condición, pero en realidad no es así: es una expresión de la realidad, puesto que si no existe la infraestructura, no habrá condiciones para desarrollar la actividad necesaria para que la planta pueda funcionar. El Poder Ejecutivo ha formado ocho comisiones para analizar distintos temas -todos tienen su importancia- a efectos de avanzar en la definición de los textos que lleven al acuerdo que, por un lado, confirme la inversión por parte de los inversores privados y, por otro, baje la bandera para que comencemos las obras que tenemos que realizar.

En materia de obras, analizamos en tres subequipos los tres temas a considerar: las rutas que están afectadas por el nuevo emprendimiento, los puertos y el trazado del nuevo recorrido de la vía férrea.

En cuanto a las rutas, UPM ha realizado dos planteos. Por un lado, lo que presuntamente será la ubicación definitiva de la planta abarca una serie de rutas secundarias y de caminos departamentales o rurales al norte y al sur del río Negro, incluyendo un puente sobre este río, y además, las Rutas N° 43, N° 42, N° 41 y N° 59. Ese es el paquete fundamental. Asimismo, se plantea la reparación de algunos tramos de rutas nacionales que ya estaba previsto que serían atendidos con recursos aparte. Me refiero a la adecuación de la Ruta N° 5, para la que ya estaba planificado reforzar cinco puentes; en total, serán siete puentes reparados en el período, lo que dejará a esta ruta en condiciones de admitir un transporte de carga exigente de punta a punta.

También debo mencionar la Ruta N° 14, sobre la que recientemente recibimos propuestas para el proyecto de participación público privada que incluye este tramo; se requiere para ir desde Mercedes hasta Sarandí del Yí. En este sentido, las propuestas recibidas nos hacen ser optimistas, porque se presentaron cuatro oferentes; algunos de ellos son empresas importantes del exterior que por primera vez están haciendo propuestas, y otros, empresas nacionales tradicionales en la materia.

Nosotros estamos pensando en seguir en las rutas nacionales con los proyectos que ya teníamos establecidos en el plan general, como es el caso de las Rutas N° 5 y N° 14. En lo que tiene que ver con las rutas que deberán jerarquizarse, vamos a construir rutas que estén en condiciones de admitir el transporte de camiones con 60 toneladas de carga. Esas serán inversiones importantes. En el caso de las rutas de segunda y de tercera, van a pasar a ser rutas nacionales, y en el caso de las rutas departamentales y de los caminos rurales que requieran un tratamiento de ese tipo, también les vamos a dar el carácter de ruta nacional, porque consideramos que cargar el mantenimiento de esas rutas a las intendencias no sería justo ni adecuado. Creo que en este sentido ha habido un buen relacionamiento tanto con la intendencia de Durazno como la de Tacuarembó. Una vez que se vaya definiendo el lugar exacto de la planta, avanzaremos para realizar los acuerdos correspondientes.

¿Cómo realizaremos el financiamiento de todo esto? Tampoco hay una decisión final tomada, pero si les digo que esto no debe influir en el desarrollo de los planes quinquenales es porque estamos pensando en promover un proyecto específico, exclusivo, con un financiamiento dirigido a estas rutas. No es una inversión menor; estamos pensando en alguna iniciativa que permita el financiamiento y el mantenimiento de la obra por veinticinco o treinta años para asegurar el funcionamiento en condiciones de esta área.

Hay un segundo paquete de rutas que no estuvieron en el planteo inicial; se fueron agregando posteriormente como una aspiración de UPM. Se trata de algunas rutas que tienen que ver con el circuito que alimenta la primera fábrica. Sabemos que han sido insuficientes en sus condiciones, que siempre han generado dificultades y por las que siempre hemos estado corriendo de atrás. Hemos analizado este planteo, pero vamos a tener que tomar las decisiones una vez que se tenga conocimiento de las cifras disponibles y de que se defina el costo de lo que es imprescindible: el primer paquete que mencioné.

Por otra parte, si bien hay planteos que son muy razonables, hay algunos aspectos que ya están siendo tenidos en cuenta en PPP o en proyectos de la Corporación Vial del Uruguay, y otros que tenemos la aspiración de seguir atendiendo en las condiciones tradicionales. Hay una excepción a esto: la Ruta N° 20, que ha sido muy discutida, desde

siempre; probablemente esa ruta pase a conectar directamente las dos plantas y, por lo tanto, vamos a tener que incorporarla en el paquete de las rutas que se deben priorizar. **

En el primer paquete están las Rutas N° 42, N° 20, N° 41, N° 59 y N° 43; los caminos municipales Los Cuadrados y Cerro del Arbolito; el tramo Camino 6 norte, y los puentes y accesos, que son bastante complicados. En el segundo paquete están las Rutas N° 2 -un tramo-, N° 25, N° 90, N° 24, N° 26, N° 5 y N° 14.

Con respecto al puerto, creo que ya habíamos comentado que no tiene problemas para mover 2.000.000 toneladas más. El problema es que esta empresa aspira a tener un tratamiento que le permita un trabajo con seguridad en cuanto a los espacios, a las condiciones de llegada y de salida de la mercadería, y eso implica que el puerto va a tener que elegir un área para poder concesionar. Las condiciones para establecer esa concesión no se han comenzado a negociar, porque la primera etapa que se estuvo recorriendo tenía que ver con el área de que se podía disponer para realizar un trabajo de este tipo. Luego de que se analizaran varias opciones -algunas que surgieron de UPM, otras que fueron contrapropuestas que realizamos desde el Gobierno-, se llegó a un esquema general en el que se mantendrían los muelles C y D en el área multiuso del puerto de Montevideo y que al lado de esos muelles, ocupando la superficie que se rellenaría detrás de los muelles C y D, se ubicarían los galpones en los que se estibaría la celulosa que iba a salir por muelles que en sentido perpendicular al muelle C construiría UPM en la rinconada donde se ubica Tsakos, entre Obrinel y la finalización del muelle D. Quiere decir que desde el punto de vista de la ubicación, se está avanzando. Esto trae como consecuencia algunos problemas de circulación, que ya tenía el puerto. Uno de los problemas que tiene es su circulación interna y su relacionamiento con la ciudad. A los problemas de los vehículos de transporte se suma el del ferrocarril. Se estuvo analizando la forma de que este entre al puerto. El cruce se debe realizar por Tajes -es lo que se puede afectar, asegurando el radio de las curvas para que el ferrocarril pueda moverse-, lo que implicaría que atravesaría Tajes, entraría al puerto de Montevideo y se alinearía con la continuación de la calle Río Branco. Ahí estaría la zona de carga y descarga ferroviaria. Pero ese trazado pasa por el medio de lo que se había planificado, que sería la rosa de distribución del acceso norte. Por eso, en este momento se está trabajando fuertemente para ver cómo se puede recomponer el entramado.

El entramado de circulación vial tenía dos partes fundamentales: todo el sistema de pesaje para el ingreso al puerto y la circulación interna -que es lo que resulta más afectado porque el ferrocarril pasa por el medio-, y el viaducto que salvaba la circulación de los accesos, pasándolos para el otro lado. El viaducto va a tener que sufrir algunas modificaciones, pero sustancialmente seguirá siendo la misma obra. El problema que se nos genera es cómo aseguramos la circulación de camiones para el resto del puerto de Montevideo -no tanto para Obrinel, pero sí para el resto del puerto- ; debemos analizar cómo eludimos el cruce de la vía férrea. Este es otro capítulo sobre este tema.

Un tercer capítulo tiene que ver con el desafío que implica el entramado ferroviario. Estamos comunicando a Focem que vamos a suspender la obra que estaba planificada entre Rivera y Pintado porque termina en Paso de los Toros -ya se habían empezado a distribuir los rieles desde Paso de los Toros hacia Pintado- y el estándar que se requiere para asegurar la circulación entre la planta de celulosa y el puerto de Montevideo exige un nivel superior hacia Rivera. Entre esas exigencias, se requiere un riel con mayor peso. Eso no sería lo sustancial, pero no podemos estar haciendo parches a cada rato; si se hace algo nuevo, se hace a nuevo. Se recomienda poner durmientes de hormigón en todo el trazado. Entonces, como vamos a cambiar la tecnología, suspenderemos la obra en Paso de los Toros. Estamos gestionando con Focem que nos autorice a continuar con el resto de la inversión, mejorando alguna otra línea, como la de Río Branco o la de

Minas; deben tener en cuenta que ya se está trabajando en Paysandú y en la recuperación de la vía Algorta- Paysandú- Salto. De esta forma se está planificando el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria en general.

Se nos están planteando ciertas exigencias en el tramo que va desde Paso de los Toros hacia el puerto de Montevideo; en Uruguay nunca hicimos vías como las que nos piden, por lo que tenemos que lograr el asesoramiento adecuado para tomar las decisiones correctas y para designar a una empresa que construya una obra de estas características que esté en condiciones de hacerla, y de hacerla bien. No sé si en Uruguay contamos con una empresa que pueda hacerlo; por lo menos, no contamos con ninguna que lo haya hecho ya. Son aspectos que estamos evaluando. La vía tendría casi 300 kilómetros, desde Paso de los Toros hasta el puerto de Montevideo. La doble vía, que actualmente llega hasta Sayago, se extendería hasta Progreso en una primera instancia. Se construiría una doble vía entre Florida y Durazno. Asimismo, se realizarían algunas rectificaciones del recorrido, sacando algunas ondulaciones. En algunos casos, por problema de nivel y, en otros, por la ubicación de los centros poblados, los ingleses -que eran muy prácticos-, en su momento resolvieron -en general, resolvieron bien, porque las obras que hicieron son perdurables- determinado recorrido; no obstante, en algunos casos, es aconsejable ver si se puede rectificar. Eso va a llevar al reforzamiento de prácticamente todos los puentes. El diagnóstico ha sido positivo, demostrando que están en condiciones, pero deben reforzarse por razones de seguridad y porque es pretensión dar a los rieles, en todo su recorrido, una capacidad de resistencia mayor a 22,5 toneladas y no de hasta 18 toneladas -o menos-, que era lo que habitualmente resistían los durmientes de nuestro ferrocarril tradicional.

Estamos estudiando cómo resolver esa situación. Hay algunas propuestas; algunos se acercaron para hacernos llegar sus opiniones y su voluntad de participar. Tendremos que definir las características del llamado y la forma en que lo realizaremos.

En materia de cotización de las obras, no puedo decir una cifra; ni siquiera sé si sería prudente hacerlo porque, de alguna manera, marcaríamos una referencia a los que van a competir. Pero realmente no estoy convencido de cuáles serían las cifras que deberíamos manejar como ciertas en este sentido. Es un esfuerzo que nos preocupa mucho, porque lo tenemos que hacer bien y a tiempo. No vale, aunque se haga bien, que demore eternamente: tiene que hacerse bien y en un plazo determinado. Sería nuestra intención empezar lo antes posible: comenzar a preparar los proyectos en el correr del año próximo para hacer el llamado, a más tardar, en la segunda mitad del año próximo, a efectos de poder estar en condiciones de trabajar en el año 2018 y de que en treinta meses se complete la obra. Es fácil planificar esto y ponerlo en el papel, pero aquí nunca hemos hecho nada parecido. Lo tomamos con esa responsabilidad, sabiendo que no es fácil.

Como los señores diputados saben, esto ha generado algunas otras preocupaciones que no son sustanciales desde el punto de vista de la ingeniería, de la inversión y del gran desafío que implica asegurar el transporte ferroviario en estos 300 kilómetros, pero sí desde el punto de vista de la sensibilidad y de la opinión pública -y puede ser tan importante como lo otro- ; me refiero a la afectación que genera un modo ferroviario utilizado con intensidad en un tramo que atraviesa Montevideo y algunas otras ciudades importantes. En realidad, cuando se habló en Uruguay de la reactivación del ferrocarril -desde el año 1987 hasta ahora; cuarenta años-, nadie preguntó nunca por dónde pasaría el ferrocarril; todo el mundo partía de la base de que había un trazado, que era la vía férrea, y que el ferrocarril que se reactivaría pasaría por esa vía férrea. Resulta que ahora, que existe la posibilidad de que se reactive el ferrocarril, empieza la preocupación por los efectos que va a causar el ferrocarril que pase por la única vía

férrea que ha habido históricamente en el país. Me interesa comentar, a priori, que el hecho de que pasen ocho ferrocarriles por día, ida y vuelta, no significa que esa haya sido la mayor intensidad de frecuencia; el ferrocarril pasó en un número muy superior en otras épocas. Es cierto que la ciudad era otra, que el número de vehículos era otro. La población era más o menos la misma, porque no ha evolucionado tanto, pero los hábitos eran diferentes. Actualmente, a diario pasan esos ocho servicios de ida y vuelta, y más. A pesar de que todos consideramos que el ferrocarril está semiparalizado, existen esas frecuencias y utilizan esas mismas vías férreas. A esto se le van a sumar ocho frecuencias y, por las características de las cargas que se van a transportar, no van a pasar inadvertidas y van a generar molestias. En algunos casos, tendremos que poner atención a esas molestias y hacer la inversión necesaria para tratar de corregirlas y superarlas.

Hay ciertos lugares que no podemos dejar que se conviertan en cuellos de botella. Por lo tanto, a un buen sistema automático de barreras habrá que agregarle algunas obras de ingeniería. En algunos lugares serán pasos superiores, en otros, pasos subterráneos o combinaciones y en algún caso -los menos; no tantos como algunos artículos han mencionado-, tal vez sea necesaria la supresión de algún paso a nivel, algo que se ha hecho en el pasado, por razones de seguridad. Creo que para solucionar ese problema vamos a tener que cambiar bastante los hábitos en la relación entre los conductores y el ferrocarril, ya que con la campanita sonando y con la barrera baja, los vehículos igual pasan, y a veces ponen nervioso al que está mirando, porque cruzan como si no pasara nada.

Este es el panorama general de este primer capítulo. El presidente de la República tenía pensado que a fines de diciembre se tomaran definiciones que nos habilitaran a concretar, en los primeros días del mes del año próximo, el contenido de los llamados que tendrán que hacerse, tanto en materia de carreteras como -y fundamentalmente- ferroviaria.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Teníamos varias preguntas de distintos temas para hacer al señor ministro, pero en esta ocasión vamos a formular las referidas a AFE - Self.

El transporte de carga por tren viene disminuyendo; estamos en aproximadamente 700.000 toneladas, uno de los volúmenes más bajos de la historia, incluyendo la crisis de 2002. Pero últimamente surgió una noticia que nos preocupó un poco. Se venía conversando un préstamo con la CAF para compra de material rodante. En un comienzo se hablaba de US$ 45.000.000, pero aparentemente, este préstamo se habría reducido a US$ 25.000.000. Queríamos saber las razones por las cuales disminuyó tan marcadamente la cifra de ese préstamo que daría la CAF.

Por otra parte, ayer hubo un remate en la Asociación Nacional de Rematadores de veintiún vagones y dos locomotoras Alsthom, francesas, del año 1965. Cuando el año pasado se pasaron estos materiales de la órbita de AFE a la de Self, se contrató a CSI Ingenieros, que tasó las locomotoras en US$ 26.335. Se dijo que, en virtud de su antigüedad, tenían algunas dificultades, pero eran de buena calidad y podían servir para repuesto; los que sí estaban mal eran los vagones. Por lo que nos dicen, se remató una locomotora en US$ 6.000 y la otra en US$ 2.000, con lo cual hay una depreciación muy grande con respecto a la tasación de CSI Ingenieros. Nos preocupa que se haya obtenido tan poco dinero por estas dos locomotoras. Por ello preguntamos al señor ministro cuál fue la razón de mandar estas locomotoras a remate, teniendo en cuenta la tasación previa, que conlleva una descapitalización de la empresa Self.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Creo que es muy positivo tener un ida y vuelta entre un ministerio que tiene responsabilidades tan importantes en lo que refiere a infraestructura para el Uruguay, por lo que vale la pena resaltar la disposición del señor ministro de estar presente cada vez que se lo solicitamos. Las explicaciones que ha venido dando el señor ministro son de carácter estructural; es bueno que esta Comisión pueda abordar los temas macro y después ahondar en aspectos más específicos con las autoridades correspondientes en cada área.

Creo que es muy importante el proceso que el país viene llevando adelante con la empresa UPM. La posibilidad de que se instale una tercera planta, que tenga que ver con el procesamiento de pasta de celulosa, es un impulso muy grande al desarrollo del país, sobre todo del Uruguay profundo. Sin duda, en los habitantes del centro del país -en especial de Tacuarembó y Paso de los Toros- esto ha tenido una muy buena repercusión porque va a generar mayor dinamismo económico. Creo que también da la posibilidad al Uruguay de impulsar fuertemente su infraestructura logística, en especial la ferroviaria. Esa es una muy buena noticia para el Uruguay y, en particular, para esta Comisión.

El ministro hacía referencia a la posibilidad de desarrollar la infraestructura de nuevos puertos de manera genérica, pero ¿qué tipo de resoluciones se tomaron al respecto? Desde el punto de vista teórico, quizá habría sido importante lograr que esta nueva carga que se va a anexar al sistema logístico y al sistema portuario pudiera servir para desarrollar nuevos puertos. Hubiera sido interesante llevar adelante el famoso puerto de aguas profundas, pero todos sabemos que requiere una inversión muy importante, que tal vez este tipo de carga no podía sustentarlo. ¿Qué definiciones se han tomado con respecto a la posibilidad de desarrollar el puerto de Puntas de Sayago o que la carga salga por el puerto de Montevideo -por las instalaciones que se van a construir al lado del muelle C y del muelle D-, sobre todo teniendo en cuenta el debate público que se dio en su momento? Me gustaría conocer estas definiciones para tener elementos a la hora del debate y para poder apoyar este tipo de trabajo. Nos gustaría conocer la posición del Ministerio al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto a las rutas, reivindico nuevamente la Ruta Nº 20 como una de las principales del país, sobre todo con esta inversión. Creo que buena parte del equipamiento y lo que venga a esta nueva planta de UPM se puede hacer por el puerto de Fray Bentos y la Ruta Nº 20.

En cuanto al financiamiento de esto, pregunto al señor ministro si el Gobierno no ha pensado en realizar un acuerdo directamente con UPM para que hiciera la inversión -si no en su totalidad, al menos en parte-, que se pagaría alargando los plazos de los beneficios fiscales.

Con respecto a los ramales, el señor ministro dijo que ya se estaba trabajando en el ramal Algorta.

En cuanto al Focem, nosotros recibimos a la Unión Ferroviaria, que planteó que en el Focem 1 se habían gastado US$ 130.000.000, y que se había hecho ese tramo de ruta para 18 toneladas por eje y a 40 kilómetros por hora, pero que UPM pedía 22 toneladas por eje y poder recorrer a 60 kilómetros por hora. El señor ministro dice que suspendieron la obra en Paso de los Toros y que en adelante hay que hacer una obra diferente en ese ramal ferroviario. Aparentemente, la obra hecha hasta Paso de los Toros no coincide con lo que exige UPM de carga y de velocidad.

Con relación al Focem 2, nos dijeron que no se había terminado la obra con la empresa Comsa, de España, que estaba trabajando.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- En materia de costos, me quedó claro que la idea no es adelantar determinadas obras por una razón de financiamiento. Pero si se estuviese en condiciones, nos gustaría saber cuál sería el monto que se estaría invirtiendo en el arreglo de rutas secundarias y de caminos vecinales.

Con relación a los durmientes de hormigón -obviamente, es una modalidad nueva que se va a desarrollar en el país-, querría saber si se tienen pensados los llamados que se van a hacer: si la idea es que se fabriquen en el país y que sea la misma empresa la que coloque esos durmientes, o si se está pensando en que una cosa es la fabricación y otra la colocación.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En lo que refiere al PPP para la construcción del tramo Algorta -Fray Bentos, sabemos que de dieciséis interesados que iniciaron el proceso, se presentaron tres ofertas concretas, y una sola cumplió con las exigencias de los sobres 1 y 2 -la parte empresarial, de garantías y la parte técnica-, con lo cual habría solo una empresa en carrera. Teniendo en cuenta que faltan definir aspectos económicos, ¿le preocupa al señor ministro que quede una sola empresa en carrera? ¿Piensa que esto puede ser una eventual dificultad para realizar esta obra? ¿Qué opinión tiene sobre esto?

SEÑOR TIERNO (Martín).- Profundizando en lo que planteó el compañero Carballo sobre la posible instalación de una fábrica de durmientes en la zona centro, en Paso de los Toros, entiendo que sería muy importante por la obra que se está encarando.

Si no entendí mal, el ministro señaló que se estaría pensando pasar varios caminos departamentales a la órbita del ministerio para incluirlas en la obra de infraestructura en su conjunto. Habló de dos intendencias, pero creo que hay otras más involucradas. ¿Esto fue planteado en el Congreso de Intendentes? ¿Se habló con los intendentes de Cerro Largo y de Treinta y Tres, adonde llegan estas rutas?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con el Congreso de Intendentes no hemos hablado, porque no nos corresponde. El relacionamiento con el Congreso de Intendentes lo tiene la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, que es la que coordina los trabajos que tienen que ver con UPM. Por lo tanto, supongo que si hay algo que conversar, lo harán allí y, en ese caso, nos avisarán.

Hemos hablado con los intendentes de Tacuarembó y Durazno -al señor diputado Tierno le consta que lo hemos hecho-, y creo que hay una buena actitud de parte de ellos.

Como todavía no tenemos definido los detalles, ni siquiera hemos pensado en si puede haber alguna forma de procurar equivalencias, pasando al área departamental algún otro camino o alguna otra ruta. Tenemos que asegurar la circulación en la región, y eso no podemos dejar de asumirlo. Por lo tanto, vamos a tratar de hacer lo necesario para que funcione bien; después encontraremos el buen relacionamiento y la complementación.

En la zona de Durazno no solo nos preocupaba lo que he mencionado. Desde hace mucho tiempo hemos manifestado que también nos preocupa la conexión con el puente en el kilómetro 329. Creemos que es parte de este sistema y, por lo tanto, ahí hay caminos de jurisdicción departamental que, en algunos casos, tal vez tengamos que dar una mano para mejorar y, en otros, hasta para asumir el mantenimiento. Sabemos que desde el punto de vista de la Intendencia de Durazno, va a haber actitud para encontrar soluciones. O sea que, desde ese punto de vista, el paquete todavía está sin cerrar.

Las incidencias en los departamentos de Treinta y Tres y Cerro Largo son más puntuales, más dirigidas a tramos de rutas en concreto.

En cuanto a la Ruta N° 20 -sé que es una gran satisfacción para el diputado Lafluf-, efectivamente se va a convertir en una ruta que va a cambiar su jerarquía, y hay que asumirlo. Cumplirá un rol diferente al que ha cumplido porque, hasta ahora, los que circulaban eran cuatro o cinco hacendados de la zona y los camiones de UPM, que la rompían sistemáticamente. Por lo tanto, éramos reacios a hacer inversiones en esa ruta para que la siguieran rompiendo; hace años que estamos en este intercambio. Ahora eso va a cambiar porque se va a transformar en la ruta que va a conectar dos zonas de producción. El diputado Lafluf tenía una visión de eso y hoy el tiempo le da la razón.

Con respecto al tramo Algorta -Fray Bentos, es cierto que en el último sobre quedó una sola empresa. No es lo mejor que haya quedado una sola empresa y vamos a tener que analizarlo porque a los elementos técnicos se le suman los costos. No solo ha quedado una sola empresa, sino que hay algún aspecto de la propuesta que no nos termina de quedar claro, por lo tanto, estamos preocupados. Sin embargo, la voluntad de llevar adelante la obra está, porque para nosotros sigue teniendo una vigencia de primer orden. Más allá de que las prioridades ferroviarias se hayan pasado para este desafío que tenemos entre Paso de los Toros y Montevideo, para nosotros la conexión Algorta -Fray Bentos sigue siendo una conexión importante que debemos resolver.

En cuanto a cómo se van a resolver los durmientes, el establecimiento de plantas de durmientes parece razonable. Si bien no es un aspecto sustancial de las decisiones que hay que tomar, tiene incidencia y puede ser generadora de algunos puestos de trabajo. Parecería razonable que en Uruguay existieran las condiciones para fabricar durmientes; creo que es uno de los elementos que podemos fabricar. Seguramente el flete de esos mazacotes tremendos debe ser muy caro, así que no sé cómo se organizará, porque ni siquiera sé cuál es la empresa que va a tener la responsabilidad de hacerlo, pero es una inquietud de las tantas que hay que tomar en cuenta.

No quiero hablar de los montos para la construcción de rutas; cuando uno planifica, es necesario hablar de montos, pero hacerlo cuando uno ya está metido en el proceso de estudio y en las definiciones es información que otros tratan de usar a su favor, y no precisamente a favor del Estado. Pero les recuerdo que cuando el presidente de la República anunció la propuesta de UPM, habló de US$ 1.000.000.000 en infraestructura, y mencionó cifras que se pueden repetir: US$ 500.000.000 en vías férreas, más de US$ 300.000.000 en materia de rutas y caminería, y el resto para resolver un conjunto de aspectos vinculados al puerto y a la terminal portuaria. Creo que esas cifras siguen estando en nuestra cabeza como referencia; vamos a ver lo que resulta. Tenemos previsto que US$ 300.000.000 o algo más sean para el esfuerzo en materia de estas rutas. A esto no le sumo lo que recién acabo de afirmar: las rutas nacionales que se atendían por PPP, por presupuesto o por Corporación Vial se van a seguir atendiendo como si la planta no existiera; eso va a seguir adelante. Pero además de eso, tenemos este paquete que puede significar este volumen de inversión que son las rutas que hemos mencionado.

El nivel de las vías en todo el país trabajosamente se está procurando llevar a 18 toneladas por eje. En algunos lugares estaba en 14 toneladas, en otros en 16 toneladas y, en otros, en apenas 18 toneladas. ¿Por qué 18 toneladas? Porque la mayoría de los puentes estaban habilitados a 18 toneladas, y el refuerzo de los puentes significa una inversión importante que no se justificaba que se abordara en todo el país si no teníamos la carga correspondiente para amortizar esa inversión. Por lo tanto, que Uruguay vaya mejorando toda su red ferroviaria, como lo está haciendo -lentamente, pero se va

avanzando; luce poco, se nota poco, pero se va mejorando, y hace unos cuantos años que se está trabajando en esta dirección- es una buena noticia. Vamos a tener una red que no es de alta velocidad, pero que, con determinadas condiciones y con 18 toneladas por eje, admite la circulación de trenes con seguridad, algo que no es sencillo. Pero acá surge una oportunidad que es este flujo de carga garantizada entre Paso de los Toros y Montevideo, y ese flujo exige y hace posible otras condiciones, porque al tener 2.000.000 toneladas seguras por año, uno puede asegurar que vale la pena hacer la inversión, porque se tienen los elementos que sirven para amortizar esa inversión. Entonces, una cosa no entra en contradicción con la otra; por eso suspendemos Paso de los Toros: porque veníamos haciendo lo que era prudente y posible hasta que surgió esta oportunidad, y esta oportunidad entre Paso de los Toros y Montevideo nos permite un estándar superior y los ferrocarriles recorrerán, entre Paso de los Toros y Montevideo con la carga superior y con las condiciones superiores, y los ferrocarriles que se desplacen más allá de Paso de los Toros, seguirán con las limitaciones y con las restricciones de menor peso que la vía tiene, pero no les impedirá la circulación. No está definido si en el tramo Paso de los Toros -Montevideo el tren va a ser eléctrico o a combustión. Puede darse la posibilidad de que las condiciones y la carga ameriten que el tren entre Paso de los Toros y Montevideo sea eléctrico, lo que no va a entrar en contradicción con que salga de Montevideo un tren a carbón y pueda llegar hasta Rivera a carbón, sino que tendremos que ir pensándola para irnos integrando a un mundo que está más adelantado que nosotros; nosotros venimos de atrás y vamos a tratar de irnos integrando a eso.

En cuanto a lo del remate, no conozco el dato. En un programa de ordenamiento y de limpieza hemos decidido tratar de eliminar la chatarra que tenemos amontonada en muchos lugares. Ustedes pueden agarrar la vía que quieran, ir a la estación que quieran y van a encontrar material fuera de uso, y eso es chatarra. Y la chatarra, más allá del valor de tasación que pueda tener, cuando llega el momento de ir a remate, está regido por las cotizaciones del mercado. Si no se han hecho más aceleradamente los remates es porque nosotros mismos nos hemos convertido en enemigos de los precios. En un momento en el que los precios del hierro no están cotizando alto -más bien, están a la baja-, nosotros vamos empujando los remates para ir resolviendo el problema de la limpieza y de la liquidación, pero tampoco podemos ir inundando la plaza de chatarra, porque son caminos limitados los que hay para deshacerse de la chatarra. No estoy en condiciones de responder porque no tengo aquí el detalle; ni siquiera sabía que se había hecho el remate, aunque sé que se han hecho algunos. No sé si ese remate lo ha hecho AFE o Self, porque en el proceso que estaba dispuesto por ley, AFE capitalizaba a Self con la transferencia de los materiales y, en algunos casos, eran vagones que se podían mantener en uso -son los que usa Self-, pero en otros, eran materiales que no estaban en condiciones de uso o cuyas reparaciones no los hacían viables, por lo que pasaban a remate. Self recibía ese material con determinada cotización -la estimada en el momento en el que se hacía la transferencia para la capitalización de Self- y después lo convertía en liquidez como entendía que debía hacerlo. Por lo tanto, quizás ese remate, si lo organizó Self, haya sido un riesgo que asumió, pero ya salió de AFE con una tasación realizada en su momento por los especialistas correspondientes, con un precio acorde.

Por otra parte, efectivamente, nos pareció responsable reducir el préstamo que se estaba gestionando y que estaba adjudicado por parte de la CAF. La CAF había adjudicado US$ 45.000.000 para este proceso de fortalecimiento del ferrocarril en el Uruguay. Estudiando los planes que estaban planteados y antes de que UPM apareciera en escena consideramos que debíamos ser cuidadosos en ese proceso de endeudamiento. Es fácil asumir una responsabilidad de este tipo porque, en general, el que firma el préstamo no es el que lo paga, ya que se paga en muchos años. Tenemos

que estar muy seguros en qué se va a gastar ese dinero y administrarlo adecuadamente, porque después se terminan generando situaciones que no son deseables. Y la verdad es que debemos admitir que AFE viene en un camino largo de sinsabores y tropezones. Por lo tanto, queremos ser responsables. Por eso, luego de discutirlo en AFE y en Self, planteamos a la CAF que queríamos reducir el préstamo.

En primer lugar, preguntamos si podíamos ir tomando el préstamo de a poco, pero había dificultades para concretar esa operación con las debidas garantías y se generaban algunas obligaciones que afectaban al conjunto del préstamo. Por lo tanto, aun perdiendo tiempo, preferimos limitarlo a US$ 25.000.000. Eso no quiere decir que esté cerrada la posibilidad de incrementar esta cifra en el futuro. Por el contrario, si nosotros recibimos esta cifra y la administramos bien, va a quedar abierto el camino para futuros espacios de crédito, mientras que si recibíamos una cifra y no la administrábamos bien, íbamos a cerrar otra puerta más. Con ese criterio pasamos por ese proceso, que nos resultó gracioso porque tuvimos que hacer todo el trámite de nuevo. Nos habían otorgado US$ 45.000.000 y ahora, para darnos US$ 25.000.000, nos hicieron pasar prácticamente por todas las pruebas. Pero las pasamos, y ahora tenemos en disponibilidad ese crédito por US$ 25.000.000. Estamos pensando mucho en qué y cómo se usará, si se usa.

Está claro que uno de los rubros que debemos abordar es la recuperación de equipos; es fundamental para el funcionamiento del ferrocarril. Los equipos son muy viejos, de muchos años. Por la nobleza y calidad de algunos de los equipos que están en funcionamiento pueden ponerse en condiciones muy convenientes, pero requerirán inversiones importantes. Se deberá elegir bien en qué equipos vale la pena hacer esa inversión importante y procurar que se haga con la participación de los técnicos de origen; por ejemplo, en el caso de algunas de las locomotoras más importantes, se puede pedir que actué General Electric directamente en su recuperación. En otros casos, es posible que se deban adquirir nuevos equipos; sería hora: las últimas locomotoras que adquirió el ferrocarril son de poco después de 1990. Por lo tanto, a esta altura, estaríamos a buen tiempo de recibir nuevas locomotoras. Eso se está estudiando.

Asimismo, se está analizando la definición de un proceso que tiene que ver con el fortalecimiento de AFE -difícil de ordenar, complejo, pero en el que creo que se avanza- junto con el desarrollo de esta experiencia que constituye Self. Tal vez nos gustaría ir más rápido, pero no estamos desconformes con la organización que se va dando en Self. Más allá de obstáculos y de dificultades, Self nació de la nada y está funcionando desde hace dos años sin déficit. No se dice esto comúnmente, pero el 31 de diciembre cerrará su período sin déficit operativo. Es una característica. Transporta menos carga. ¿Menos carga que quién? Transporta menos de lo que se transportó alguna vez. Es cierto, pero la potencialidad de carga está. El problema es que no se puede transportar carga a lo loco, solo para beneficiar al dueño de la carga; se debe poder beneficiar al dueño de la carga y, al mismo tiempo, tener una ecuación razonable. Y esa ecuación razonable implica ser juicioso en la incorporación de los equipos necesarios para que Self funcione.

Self no ha tenido déficit operativo; ha nacido de la nada y, por lo tanto, tiene alguna obligación, pero operativamente han sido cuidadosos. Ha recuperado áreas muy valiosas del ferrocarril, pero todavía quiero más. Por ejemplo, el taller de Peñarol -único taller en el Uruguay- hoy se parece a un taller; cuando se tomó hace unos meses parecía un basurero. No obstante, necesitamos mejorar todavía más. Este es un camino que creo se va fortaleciendo.

Los niveles de toneladas transportadas son los que se han mencionado. No estoy seguro de que se pueda superar, pero no me conforma; no estoy conforme con eso, pero

está muy vinculado con la disponibilidad de los equipos. Los equipos son los que determinan el funcionamiento.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- En la última sesión reiteramos un pedido que venimos haciendo desde hace mucho tiempo: la presencia del directorio de AFE para poder hacerles preguntas concretas. De todas las invitaciones que hemos hecho, esta es la única que no se ha concretado.

A través de pedidos de informes hemos solicitado aclaración sobre temas muy puntuales, pero no han sido respondidos. Es difícil que el ministro tenga el grado de precisión que estamos solicitando, como sucede con lo relacionado con el remate. Lo mismo ocurre con aspectos vinculados con accidentes, responsabilidades, costos, es decir, cuestiones puntuales de la operativa de AFE.

Recuerdo que hace un año cerramos la actuación de esta Comisión con la presencia del señor ministro, sin poder conocer muchos aspectos con respecto a AFE. Por tanto, reitero el pedido de visita del directorio de AFE. Hay denuncias de la Unión Ferroviaria que son graves. Por eso nos interesaba preguntar sobre esas denuncias, que el sindicato ha hecho públicamente, pero también en la Comisión, que no podemos dar por válidas hasta no escuchar al directorio de AFE.

¿Cuál ha sido la evolución del déficit de AFE en los últimos cinco años, y cuál es el déficit que se prevé actualmente?

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- No estoy de acuerdo con lo que señaló el señor ministro sobre la empresa Self. Ya le planteamos el año pasado, cuando vino antes de que iniciara operaciones la empresa Self, que no estábamos de acuerdo con el esquema que se trazaba para el ferrocarril. En aquel momento expusimos los argumentos: dijimos que creíamos que había mucha dispersión, que había demasiados organismos vinculados con la estructura del ferrocarril, y que ello no nos parecía adecuado.

Desde que Self comenzó operaciones, se ha producido una continua caída en las cargas y no ha mostrado una gestión exitosa. Eso es claro y lo demuestran los números. No creemos que esto se deba a la falta de locomotoras o de vagones; es cierto que faltan, pero hoy nos enteramos que se están achicando los números para adquirir esa nueva maquinaria rodante. Suponemos que atrás de esto hay un plan de negocios claro y que ello no pasará por la voluntad de los jerarcas. Suponemos que el plan de negocios refiere a las cargas que se pretenden captar, y cuáles son las expectativas reales de que esas cargas puedan incorporarse a la operativa de la empresa Self.

Nos han preocupado casos concretos que hemos expuesto en esta Comisión. Por ejemplo, en Rivera, cuando AFE transportaba cargas, la Gerencia Comercial a dos clientes les consolidaba la carga, es decir, les armaba un convoy que llevaba ambas cargas. Cuando de la empresa Self visitaron a esas empresas, les recomendaron que para ellas lo mejor era el camión. Entonces, esas empresas dejaron de ser clientas de AFE porque los propios jerarcas comerciales de AFE les recomendaron que se pasaran al camión.

Entonces, nos parece que hay deficiencias de gestión en Self que no podemos ignorar. Además, hay que tener claro que Self no es una empresa privada cualquiera, sino que AFE le ha dado múltiples beneficios, incluso resignando ganancias que siempre tuvo. Hay que tener en cuenta que AFE recibe subsidios y transferencias. Es un esquema más complicado, y nos sigue preocupando la gestión de Self y este esquema que no compartimos.

Además, queremos preguntar al ministro sobre otro tema que también ha denunciado el sindicato cuando estuvo aquí: el de la seguridad en las vías férreas. Nos parece que es algo muy importante, y se tendría que generar un protocolo de seguridad en vías férreas, sobre todo teniendo en cuenta que en poco tiempo tendremos esta carga nueva de UPM en las vías de AFE. Es muy importante porque han ocurrido algunos accidentes. Recuerdo uno en Florida hace poco, donde chocaron dos máquinas, una de las cuales ni siquiera había salido con un *handy*, y estaba detenido en las vías. Si vamos a circular material rodante a nuevas velocidades y con un tráfico más importante, va a ser fundamental tener un protocolo de seguridad en las vías.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor ministro puede contestar lo que considere, pero creo que se han planteado algunas consultas específicas para el directorio de AFE, al que deberemos convocar, por medio del señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No tengo inconveniente en fijar una reunión para que venga el directorio de AFE -desde luego, lo voy a acompañar- para abordar el conjunto de temas, pero me gustaría que se definieran los temas; no pido el detalle, pero sí los elementos generales a abordar. En el día de hoy, se habló del tema ferroviario; habíamos leído la versión taquigráfica de la reunión a la que concurrió la Unión Ferroviaria, pero no sabíamos específicamente qué aspectos se abordarían. Y no puedo venir con una corte. Alguna vez he venido con unos cuantos compañeros, pero hay personas que pasan sentadas durante toda la jornada sin tener oportunidad de participar. Entonces, si se presenta el tema que se quiere abordar, no hay problema; por el contrario, con mucho gusto, coordinamos la reunión.

Respecto a los muchos temas que se han sugerido, quiero tomar solo uno: la seguridad en la vía férrea. En este momento, en el transporte estamos en una situación que debemos asumir con mucha responsabilidad. Me refiero a la transformación en las condiciones de circulación, al uso de la vía del ferrocarril. Después de más de un siglo de una práctica diferente, el uso de la vía debe abrirse camino. Eso genera todo tipo de hipótesis y de resistencias que, en algunos casos, hasta puede expresarse en actitudes que facilitan los errores. Por eso, hace pocos días, salí a decir públicamente que quienes no hacían los cursos para el nuevo sistema de uso de vías no conducirían más una locomotora. Es una actitud límite. No corresponde al ministro salir a hacer este tipo de comentarios y de sentencias públicamente, pero lo hice porque se estaba dando ese forcejeo y esa discusión en la que todos saben y todos tienen que opinar, y porque, sobre todo, se estaba cuestionando si había que hacer los cursos o no y si estaban de acuerdo o no con el protocolo de seguridad. No es un problema de estar o no de acuerdo; un protocolo de seguridad no es producto de una asamblea: es una responsabilidad que deben ejercer los técnicos especializados, con conocimiento, tomando la experiencia internacional, y hay gente trabajando para eso. No podemos discutir eso en una negociación sindical. Por eso marqué dónde estaba la cancha.

La seguridad es una preocupación que tenemos. No podemos seguir funcionando con el arito; tenemos que cambiar, venciendo las resistencias que se generan en los sectores que no comprenden los cambios. A mí también me pasa: a veces me río porque cuando tengo un problema con la computadora o con el teléfono celular, mi nieto me lo resuelve o descubre cosas de las que no tenía ni idea, y tiene seis o siete años. Es lo que pasa; es el mundo que va cambiando.

El señor diputado Caggiani hizo una pregunta sobre los puertos. Puntas de Sayago es el futuro del desarrollo del puerto de Montevideo. Tenemos que seguir buscando condiciones y oportunidades para continuar poblando las más de 100 hectáreas de Puntas de Sayago, porque el puerto de Montevideo no tiene otra opción de desarrollo. Es

más, hasta sería lógico pensar que el puerto, de algún modo, va a ir desplazándose hacia el oeste. Pero son cosas que llevan tiempo y requieren inversiones muy importantes, y no se pueden hacer a contrapelo de los negocios, porque el puerto es un gran centro de negocios del país, un gran motor de negocios. Entonces, no basta con lo que uno quiere, planifica o sueña. Hace seis, siete u ocho años, cuando se discutía sobre Cerro Free Port y los predios de la secta Moon, nosotros fuimos partidarios de revisar los permisos. Y esos predios que se negociaron con la secta Moon y que se recuperaron para el Estado uruguayo, los pasamos de inmediato a la Administración Nacional de Puertos, convencidos de que hacia allí íbamos, y hacia allí seguimos trabajando. Hemos puesto especial cuidado para que la obra de la regasificadora -en caso de que se desarrolle- no interfiera con la posibilidad del desarrollo y del fortalecimiento de Puntas de Sayago.

El problema es que Puntas de Sayago tal como está hoy, con los servicios que tiene, con las instalaciones actuales, no está en condiciones de que operen barcos de más de 12 metros de calado. Es decir, no podemos hacer la inversión que necesitamos, en el tiempo que se requiere. Por eso no estamos contando con esto en esta oportunidad. Eso no quiere decir que en ocho o diez años Uruguay no se plantee un destino diferente para esto que estamos discutiendo hoy, por todas las complicaciones que tiene; quizás, maduran las condiciones y el puerto puede funcionar en otro lugar.

En lo que tiene que ver con el puerto de aguas profundas, creemos que ese es un objetivo estratégico del Uruguay -lo hemos dicho muchas veces- ; consideramos que sería una omisión que el país no puede permitirse. No es un problema de partido político, sino de todos los partidos políticos, del Uruguay. ¿Quién va a estar en el gobierno de este país en quince, veinte o veinticinco años? No lo sé, pero en quince, veinte o veinticinco años, para que Uruguay pueda seguir jugando su rol en la región, va a ser imprescindible que tenga un puerto capaz de competir por las cargas que transportan los barcos con mayor calado. Entonces, este es un problema de todos los uruguayos.

Como pasa en el Uruguay frecuentemente, el puerto de aguas profundas se ha convertido en un tema de disputa entre quienes tienen la mejor idea, quienes están a favor y quienes están en contra, como si fuera un problema ajeno. Nosotros hemos completado una serie de estudios que se han hecho en esta materia y me gustaría, si fuera posible, promover una reunión en el transcurso de este año, con la participación de los partidos políticos para discutir sobre el puerto de aguas profundas, pero no para tratar de hacerse dueño de la cinta que alguna vez alguien va a cortar, sino para ver si podemos trabajar en algunos temas, contribuyendo y procurando optimizar los resultados. En ese sentido, hay cosas hechas, hay estudios importantes, algunos de los cuales se han terminado, y estamos en condiciones de ser mucho más precisos, por los menos, respecto a cuáles son los puntos con los que Uruguay puede contar para desarrollar una idea de este tipo. No podemos esperar que llegue la necesidad para llevar adelante esta idea porque todos debemos saber que los puertos se hacen antes de que se presenten los negocios; los negocios se hacen después de que están los puertos. En ese sentido, felicito al presidente de la Comisión porque Fray Bentos, después de muchos años de intentarlo, logró mover más carga que el puerto de Paysandú.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero señalar que el punto referido a las licitaciones va a quedar para otra oportunidad.

Quiero aclarar al señor ministro que el 10 de setiembre enviamos a su Secretaría los temas a considerar en esta oportunidad, y luego los reiteramos. Y aclaro a los señores diputados que los temas fueron acordados entre todos.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿El señor ministro tiene una idea de los números del déficit de AFE?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Puedo precisar los números y enviarlos luego para no equivocarme en algo tan delicado, pero puedo adelantar que son varios millones los que se transfieren anualmente a AFE, desde hace muchos años.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Cómo ha evolucionado ese déficit?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me fijo en los números y le digo.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero dejar claro que desde el año pasado hemos solicitado que el directorio de AFE concurra a la Comisión para responder específicamente varias preguntas

Podemos preguntar qué pasó en el accidente de Cardal, entre tal punto y tal punto, exactamente, por qué el *handy*, por qué se resolvió, etcétera, pero me imagino que es imposible que el señor ministro tenga ese nivel de especificidad. También podemos preguntar con respecto al accidente que ocurrió cerca de Pando: cómo se autorizó, por qué se autorizó, quién pagó los costos, etcétera. Vamos a terminar el segundo año de la legislatura y no hemos tenido oportunidad de preguntarle nada al directorio de AFE.

¿Por qué pregunto lo del déficit? No quiero asegurarlo, pero perfectamente puede ser una ficción creer que Self no tiene déficit, cuando está contratando con AFE. Como señaló el diputado Olaizola, tenemos muchos elementos que indican que ha habido, directa o indirectamente, transferencias de AFE hacia Self, por ejemplo, en los precios de las cosas que contrata para la operativa de Self. Como son empresas asociadas -tan asociadas que quien firma los contratos es la misma persona por ambas partes; el presidente de AFE firma los contratos por ambas partes, porque Self también es presidida por él: representa a AFE en Self y, a la vez, le vende los servicios desde AFE-, no es tan fácil como decir que logra sus equilibrios. Y, naturalmente, cuando realiza las contrataciones con AFE y, además, indirectamente, se están transfiriendo subsidios, es algo que nos preocupa, aún más en el momento en el que estamos, donde todas estas sociedades, que son públicas -por más que trabajen en el derecho privado- están en un momento de cuestionamiento por una serie de situaciones que se han dado -no todas, por suerte- en los que los manejos no han sido los mejores desde el punto de vista de la gestión. La serie de denuncias que se acumulan más estas cosas que nos llaman la atención nos preocupan con relación a Self, donde tenemos un gran signo de interrogación desde que comenzó a funcionar la operadora.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Un señor diputado hizo mención que le constaba que había habido un corredor o un representante que hizo una gestión de carga y que le recomendaron que lo transportara por camión en lugar de hacerlo por tren. Les agradecería que me hicieran llegar ese tipo de información o de denuncia -el carácter que quieran- porque es la forma de ayudarnos. No sé si eso que sucedió realmente pasó y si hay un argumento razonable que lo justifique, pero si fue así, quiero estar enterado y preguntar. No vale que me entere a los seis meses, pero quiero preguntar para saber cómo están pasando las cosas. Así que agradezco que me lo manden.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- El señor Alfonso Lereté viajó a Rivera a visitar empresas que eran clientas de AFE para ver cómo venía la operativa y se encontró con la sorpresa de que las propias empresas le dijeran eso. Además, en su momento, esta información fue publicada en *Búsqueda*.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se publican muchas verdades, pero también muchas cosas fuera de contexto.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Fue bastante fundada. De todas formas, creo que alguna vez esto se había manejado en la Comisión, y no sé si estaba presente el señor ministro. Al estar presente hoy se lo planteamos, porque es importante que conozca estas cosas, ya que son fundamentales para que evalúe la gestión.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Prefiero que frente a datos de ese tipo los señores diputados me envíen una comunicación directa, y les voy a contestar directamente. Además, me van a ayudar, porque eso me va a permitir dar seguimiento a la gestión.

En la prensa salen cosas que son verdad y otras que, lamentablemente, no lo son. Acá tengo algunas, por ejemplo, lo publicado sobre la Ruta N° 10, donde se anunciaba que las obras no estaban autorizadas por la Dinama, y esas son macanas.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quería aclarar que uno de los motivos por los cuales solicitamos la concurrencia del directorio de AFE es por la no respuesta. Hay otros mecanismos para pedir información por los cuales no necesitaríamos ni siquiera molestar al directorio -si es que está ocupado- y mucho menos al señor ministro, pero no hemos tenido ninguna respuesta. Eso es llamativo, porque nosotros le hacemos el pedido al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que lo derive a AFE y desde que este diputado asumió no ha tenido ninguna respuesta de AFE a ninguno de sus pedidos de informe. El Ministerio tiene todas nuestras consultas y, quizás, ni siquiera sea necesario citar al directorio para que venga, en la medida en que se cumplan con los mecanismos dispuestos para poder desarrollar nuestra función, pero como eso no se está dando.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Así se hará.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En política valoramos la vía del diálogo. Naturalmente, para quienes somos legisladores es muy importante tener diálogo con las autoridades del Poder Ejecutivo.

El año pasado realizamos siete pedidos de informes al Ministerio, que están sin contestar; seguramente están guardados en algunos cajones. Hay uno que nos interesa muchísimo y que tiene que ver con las cifras que se les paga a las empresas por concepto de subsidio del fideicomiso del gasoil. Hicimos el pedido de informes, lo reiteramos cuando concurrió el señor ministro, quedaron en mandarlas, pero todavía no las recibimos. Para nosotros es muy importante recibir esa información.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Llegará; todo llega en la vida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay un tema importante que creo que en cinco minutos se hubiera podido aclarar, referido a la situación de las licitaciones en las diferentes rutas del país, que es lo que la gente nos pregunta a cada rato, a lo largo y ancho del país

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El año pasado habíamos acordado que el plan de obras se iba a discutir en esta Comisión antes de que fuera a la Comisión de Hacienda. Pero nos enredamos y terminamos mandando el plan de obras después. Esta vez, vamos a tratar de hacerlo antes. Quizás nos podemos reunir con la Comisión en marzo o en abril para hablar acerca de las obras, de las rutas, del estado de las rutas, y ya tenemos un panorama. Inclusive, se pueden tener en cuenta algunas de las inquietudes de los señores diputados en el momento de la definición.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a coordinar cuándo puede concurrir el directorio de AFE.

Agradecemos la presencia del señor ministro de Transporte y Obras Públicas.

Se levanta la reunión.

===/